CHEMIN DE FER DU CENTRE.

CLASSEMENT DE LA LIGNE

SUR LIMOGES,

JUSTIFIÉ PAR LA DISCUSSION DE LA LOI DE 1842

La Commission du chemin de fer du centre propose entre les deux lignes dont il se compose une distinction que la noble Chambre ne saurait admettre. L'esprit de la loi sur les termes de laquelle on prétend l'appuyer, la direction, la destination relatives de ces deux lignes, la repoussent également.

Pour en convaincre la noble Chambre, à la justice et aux lumières de laquelle les délégués de la ville et du commerce de Limoges sont heureux de pouvoir s'adresser, il suffira de rappeler quelques paroles officielles prononcées dans la discussion qui prépara la loi de 1838, et de rechercher en quelques mots les raisons de la différence qu'on veut faire entre ces deux lignes.

Dans la discussion devant la Chambre des députés, M. le sous-secrétaire d'État des travaux publics rappelait d'abord à la Chambre les sympathies du gouvernement pour cette *ligne centrale* proposée par lui en 1842. Il citait les termes de sa proposition(1) :

« La ligne *de Paris à Toulouse ouvre au travers de la France une*
« *voie centrale qui la divise dans le sens de sa plus grande longueur*,
« et qui associera à la prospérité des provinces situées aux extré-
« mités du royaume des régions qui pendant longtemps sont res-

(1) Moniteur de 1842, page 1026.

« tées en arrière du mouvement général, mais qui depuis quel-
« ques années ont pris un essor qu'il est bon d'entretenir et de
« favoriser. »

Il ajoutait : « *Dans la Commission nous avons tenu le même lan-*
« *gage.* »

Il résulte évidemment de ces paroles qu'en 1842 comme en 1838, c'était la ligne sur Toulouse qui seule était pour le gouvernement la ligne centrale. Cela est si vrai, qu'en s'expliquant sur les directions comparées de Limoges et Clermont, et répondant à un argument pris en faveur de Clermont dans les études d'un tronçon de chemin de fer étudié pour les houillières de Brassac, M. Legrand disait : « Mais quand on veut rattacher ce
» chemin à une *ligne principale qui aurait pour but de diriger vers*
« *Clermont la ligne centrale*, évidemment la question change de
« face, et doit être posée de nouveau devant le public. »

Sur une interruption, il continue : « *Il est vrai que nous*
» *n'avons pas encore eu la pensée d'une grande ligne de Paris à*
» *Clermont.* » Il demandait ensuite à la chambre de ne pas s'expliquer prématurément sur le choix à faire entre cette ligne et celle sur Limoges et Toulouse.

« Nous vous demandons, disait-il, de nous permettre d'exami-
» ner la question. Vous déciderez ensuite si la ligne se dirigera
» de Vierzon ou de Bourges sur Clermont ou sur Limoges; *et pour-*
» *quoi même plus tard*, quand on aura mieux apprécié les diffi-
» cultés et les dépenses, *une double direction ne serait-elle pas*
» *admise? Pourquoi le centre de la France*, ce vaste territoire
» compris entre les lignes de Bordeaux et de Marseille, *ne serait-*
» *il pas sillonné par deux rameaux qui s'embrancheraient sur un tronc*
» *commun, dont l'un irait à l'est et l'autre à l'ouest de son point de*
» *départ?*

» Je dis que vous ne pouvez pas décider entre Limoges et
» Clermont sans projets comparatifs, sans enquêtes préalables;
» je dis que vous ne pouvez pas décréter que la ligne centrale,

» en se dirigeant vers Clermont, viendra expirer infailliblement
» au pied de la chaîne des montagnes, tandis que les études ul-
» térieures peuvent faire reconnaître, vers le sud-ouest, un point
» de passage qui permettrait d'aller chercher les belles et riches
» vallées de la Lozère, de la Dordogne et du Lot. »

C'est en répondant à ce discours que l'honorable rapporteur de la commission déclarait « que la première idée de cette commis-
» sion avait été de faire rayonner *de Paris sur Toulouse une ligne*
» *qui traverserait les départements du centre*; qu'elle avait puisé
» cette idée dans le projet de loi présenté aux chambres en 1838.
» Mais qu'elle en avait été détournée par le gouvernement lui-
» même, à raison des difficultés inextricables que présentait
» l'exécution de cette ligne. »

La noble chambre n'a pas oublié la note remise à la commission pour indiquer ces difficultés, et dont la production fit une certaine sensation.

M. le ministre des travaux publics expliquait la contradiction apparente de ses paroles par le résultat d'études improvisées sur toute la ligne par les localités intéressées, qui avaient modifié et modifiaient chaque jour davantage son opinion sur les difficultés de cette ligne. Il justifiait le classement de cette ligne dans la direction de Toulouse; puis, arrivant à celle que la commission proposait de lui substituer, il s'exprimait ainsi (1):

« La commission a été plus loin : *elle a fait une ligne du centre*,
» et, qu'elle me permette de le dire, *à laquelle jusqu'à présent*
» quoique la question date de dix années et plus, *personne, n'a-*
» *vait encore pensé comme ligne du centre.* (c'est vrai!). » Plus bas : « cependant, lorsque la commission a présenté l'idée de la
« voie de Clermont *nous nous sommes demandé si ce pouvait être*
« *là une ligne centrale.* »

Et ailleurs : « *Quoi donc! ce serait la ligne du centre*, que celle
» qui prend bien cette direction à son début, qui se poursuit jus-

(1) Moniteur de 1844, page 1023.

« qu'à Bourges, mais qui, comme par un repentir soudain, se re-« plie jusque dans la vallée de la Loire, et quittant immédiatement « la vallée de la Loire, remonte l'Allier pour s'arrêter dans le Puy-« de-Dôme. *Je ne crois pas que l'on puisse dire sérieusement que c'est « là une ligne du centre.* »

A la séance du 7 mai (1). la direction de la ligne du centre *sur Toulouse* fut encore rappelée par M. le ministre des travaux publics, dans la discussion de ligne de l'Océan à la Méditerrannée, par Bordeaux et Toulouse, à l'occasion d'un amendement de la commission, qui proposait de la qualifier ligne de *Paris à Toulouse*, par Bordeaux.

M. le ministre combattit cet amendement, comme « ayant pour « but de faire échouer, pour cause d'inutilité, *la ligne directe par « le centre qui devait nécessairement passer par Toulouse.* »

De cette discussion, il ressort donc bien manifestement :

1. Que la ligne sur Limoges et Toulouse est celle sur laquelle s'était portée la première pensée de la commission ;

2. Que dans la pensée du gouvernement lui-même, la ligne centrale était celle qui devait *nécessairement* aboutir à Toulouse ;

3. Que la ligne de Clermont n'avait été proposée par la commission que parce que le ministre lui avait présenté la ligne sur Toulouse comme trop difficile ;

4. Que le choix entre elles avait été subordonné au résultat des études ordonnées, et que le gouvernement avait reconnu dès-lors la possibilité de classer simultanément la ligne sur Limoges et celle sur Clermont.

Comment, en présence de déclarations aussi explicites, de faits aussi précis, aussi positifs, qui déterminent si nettement le caractère et l'importance relatifs des deux lignes dans la pensée des organes officiels du gouvernement et de la commission, comment concevoir que la ligne de Clermont puisse être aujourd'hui

(1) Moniteur 1842, page 1039.

la seule ligne centrale et celle sur Limoges un simple embranchement ?

Serait-ce parce que le projet ne conduit celle-ci que jusqu'à Limoges ?

Mais, d'abord, le projet ne lui assigne Limoges que pour terme actuel, il ne dit nullement qu'elle ne le dépassera pas plus tard. Il ajourne sa continuation, mais il ne la déclare pas impossible.

L'exposé des motifs la subordonne aux résultats d'études nouvelles et lui réserve les chances de l'avenir. Comment aurait-il pu renoncer à la continuer ? Les études qu'il poursuit encore en ce moment en démontrent de plus en plus la possibilité; la preuve en est déjà dans celles qu'il a depuis longtemps entre les mains.

Il attend et fait bien d'attendre que des études ultérieures, des perfectionnements nouveaux permettent de continuer cette ligne dans des conditions moins onéreuses; mais il est trop sage, trop prudent, trop juste pour aliéner l'avenir, pour frapper d'une éternelle exhérédation des contrées où le système actuel des rail-ways est dès à présent matériellement exécutable.

Serait-ce que la ligne de Limoges est moins importante ?

Mais outre que le commerce de Limoges est au moins aussi étendu que celui de Clermont, son industrie est incomparablement plus importante et plus nombreuse (1).

Serait-ce qu'elle est moins nécessaire ?

Mais elle pénètre au cœur d'un pays dépourvu de toutes voies navigables, qui, pour le transport des matières premières et des produits de ses industries si variées, n'a d'autres voies que des routes déplorablement tracées parce qu'elles sont fort an-

(1) Un tableau adressé à M. Jahan, auditeur au Conseil d'État, chargé de recueillir les documents sur les ressources de cette ligne, constate qu'elles emploient près de 10,000 ouvriers, produisent 18,000,000 fr., et livrent un poid de de marchandises de 42,000 tonnes.

ciennes (1), tandis que celle sur Clermont longe le canal du Berry, puis la Loire, puis l'Allier.

C'est, dit-on, parce que la loi de 1842, en classant la ligne sur le centre a ajouté *par Bourges*.

Mais la discussion devant la chambre des Pairs (2) a précisé le sens de ces mots.

Le rapport fait à la chambre par M. Gasparin, tout en rappelant le classement jusqu'à Bourges, ne proposait d'allocation que jusqu'à Vierzon, « en indiquant ainsi aux ingénieurs qu'à partir « d'un point quelconque de *cette direction préconçue, ils aillent chercher la meilleure direction pour pénétrer dans le « centre de la France, avec l'intention sérieuse d'en trouver une « qui soit praticable.* » M. le marquis de Boissy s'en alarma et craignit qu'il en résultât que Bourges ne serait pas nécessairement atteint par le chemin de fer.

M. de Gasparin répondit : « La commission n'avait pas entendu dire que l'embranchement commencerait à Bourges. Le « gouvernement a voulu dire sans doute qu'il chercherait la « meilleure direction pour pénétrer dans le centre de la France ; « mais il n'a pas entendu fixer d'avance un point déterminé pour « faire de là partir l'embranchement. »

M. Legrand ajouta : « Je puis dès ce moment répondre à M. le « comte de Boissy que s'il doit y avoir une bifurcation des chemins de fer du centre, ce n'est point à Bourges qu'elle devra « s'opérer, c'est à Vierzon. Vierzon est situé au point de séparation des deux vallées l'Yèvre et l'Arnon : L'Yèvre se dirige « au sud-est, l'Arnon vers le sud-ouest, et la ligne qui se portera dans cette dernière direction ne pourrait pas prendre son « origine à Bourges sans inconvénient réel. »

(1) On peut en juger par ce fait : le tracé du chemin de fer ne s'éloigne pas de plus de 12 kilomètres de la route de Paris à Toulouse dont le tracé est si accidenté.

(2) Moniteur 1842, page 1366.

M. de Boissi insiste et dit que la loi indiquant Bourges, Bourges ne peut être évité.

M. Legrand répond et reconnaît que le chemin de fer doit atteindre Bourges, mais il ajoute : « Si indépendamment de la ligne « *s'arrêtant à Bourges*, ou allant audelà de Bourges, sur Nevers « ou Clermont, on devait ordonner l'établissement d'une ligne « sur Confolens, Limoges, etc. J'ai dit et je répète qu'un prolon- « gement de la ligne du centre ne partirait pas de Bourges, « mais de Vierzon, qui se trouve précisément au point de sépa- « ration des deux vallées, dont l'une conduit au sud-est, l'autre « au sud-ouest. »

Les mots *par Bourges* ne veulent donc pas dire autre chose, sinon que la ligne du centre doit nécessairement toucher Bourges ; mais ils ne peuvent signifier que la ligne qui y passera sera la ligne principale dans le cas où il y en aurait deux.

Qui aurait osé le soutenir si par hazard des obstacles insurmontables avaient arrêté cette ligne à Bourges, et si l'autre s'était continuée même seulement jusqu'à Limoges ? Qui l'oserait même dans le cas où cette ligne par Bourges se continuant jusqu'à Clermont, celle par Limoges se continuerait jusqu'à Toulouse? Evidemment dans ces deux cas les mots *par Bourges* ne pourraient faire que la ligne s'arrêtant à Bourges ou à Clermont fût ligne principale et que celle allant jusqu'à Limoges, dans le premier cas, et jusqu'à Toulouse, dans le second, ne fussent que des embranchements.

Il résulte donc de cette double hypothèse que les mots *par Bourges* n'assignent pas nécessairement à la ligne qui y aboutit le caractère de ligne principale, et à celle de Limoges celui d'un embranchement.

La circonstance que le projet arrête momentanément cette dernière ligne à Limoges ne change rien à la question, puisque la possibilité de sa continuation est prévue et réservée.

Quand elle devrait s'arrêter à Limoges, sa direction, sa desti-

nation, son importance, son étendue, aumoins égales à celles de la ligne de Clermont doivent lui assurer l'égalité de classement.

Nous sommes donc fondés à dire que rien ne peut justifier la distinction proposée à la noble chambre entre ces deux lignes; que celle sur Limoges, même en l'arrêtant à Limoges, est aumoins l'égale de celle sur Clermont, et ne peut jamais être considérée comme un simple embranchement; qu'en tenant compte de la possibilité de la continuer sur Toulouse, elle serait manifestement la ligne principale du centre; que par conséquent elle a aumoins droit à être classée au même rang que celle de Clermont.

Paris 18 Juillet 1842.

MAZARD, maire. E. FOURNIER, conseiller à la Cour Royale. Louis ARDANT, imprimeur.	Délégués de la ville et du commerce de Limoges.



IMP. DE HAUQUELIN, ET BAUTRUCHE, RUE LA HARPE, 90.